Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11285**

18. Wahlperiode 22.02.2017

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing verfolgt die Bundesregierung das Ziel, das Carsharing zu fördern. Die Regelungen sollen dazu beitragen, Geschäftsmodelle für das Carsharing bundesweit zu fördern bzw. zu ermöglichen. Bisher gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen dafür, eine Parkbevorrechtigung und Parkgebührenbefreiung für das Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum sowie die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge und die Reservierung von Parkflächen aus nicht ordnungsrechtlichen Gründen vornehmen zu können. Die Erfahrungen, die die Bundesregierung durch Forschungsvorhaben gesammelt hat, zeigen, dass gerade die Länder und Kommunen großes Interesse an der Einräumung solcher Bevorrechtigungen haben.

Dieses Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage für eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften dar, die zum einen eine Regelung zur Kennzeichnung privilegierter Fahrzeuge – als formale Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Bevorrechtigungen – schaffen soll, zum anderen den zuständigen Behörden der Länder die Möglichkeit eröffnen soll, Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter einzuführen.

B. Lösung

Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen im Rahmen des Carsharinggesetzes für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten Fahrzeugen sowie für die Einführung von Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen können unter Umständen Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und Kommunen haben, sofern sich diese entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzusehen oder die Länder entsprechende Reservierungen von Parkflächen durch Verkehrszeichen anordnen. Die Länder und Kommunen werden jedoch nicht verpflichtet, diese Freistellung vorzusehen und die Verkehrszeichen anzuordnen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Carsharinganbieter entsteht ein einmaliger Personalaufwand in Höhe von etwa 2,2 Mio. Euro für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bzgl. des neuen Ausschreibungsverfahrens für Stellflächen im öffentlichen Raum. Daneben beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die künftigen Auswahlverfahren zur Vergabe der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum sowie durch den Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand für die neu hinzukommenden Anbieter auf ca. 76 000 Euro für Personal zusätzlich und ca. 36 000 Euro für Sachaufwendungen weniger.

Im Saldo steigt der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft dadurch um ca. 40 000 Euro pro Jahr. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Nutzen der Bevorrechtigungen den hier dargestellten Erfüllungsaufwand aufwiegt.

Der jährliche Erfüllungsaufwand im Sinne der ‘One in one out’-Regelung der Bundesregierung stellt ein ‚In‘ von 40 000 Euro dar. Die Kompensation erfolgt außerhalb dieses

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Regelungsvorhabens durch die Änderung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und die Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes beläuft sich auf insgesamt ca. 77 800 Euro Personalaufwand und 17 650 Euro Sachaufwand. Ein einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder entsteht durch Personalaufwand in Höhe von etwa 3 Mio. Euro für einmaligen Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Daneben ergibt sich aufgrund der Vergabe von Stellflächen im Rahmen der Sondernutzung und des notwendigen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwands in den zuständigen Behörden eine Erhöhung des jährlichen Personalaufwands von ca. 630 000 Euro und des Sachaufwands von ca. 1 300 Euro.

F. Weitere Kosten

Carsharinganbietern können durch eine im Ermessen der Gemeinde stehende Gebühr Kosten für die Inanspruchnahme von Stellflächen im öffentlichen Straßenraum entstehen. Die Entscheidung, ob und in welcher Höhe eine Sondernutzungsgebühr erhoben wird, steht allerdings im Ermessen der Gemeinde. Eine etwaige Gebührenpflicht mit entsprechenden Kosten für die Wirtschaft entsteht insoweit erst durch die entsprechenden Gebührensatzungen der Gemeinden, nicht aber bereits durch das Carsharinggesetz selbst.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 22. Februar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 1

Entwurf

eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz –CsgG)[1)]

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1
Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodellen zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

§ 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,

[1)] Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1.).

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

2. ein Carsharinganbieter ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,
3. stationsunabhängiges Carsharing ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann und
4. stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

§ 3
Bevorrechtigungen

(1) Wer ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 führt, kann nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr erhalten, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.

(2) Bevorrechtigungen sind möglich

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

(3) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes können

1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,
2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,
3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, für stationsunabhängiges und stationsbasiertes Carsharing bestimmt werden und
4. die Einzelheiten zur Regelung des Verkehrs zu Gunsten von Fahrzeugen eines oder mehrerer bestimmter Carsharinganbieter, die ein stationsbasiertes Angebot zur Verfügung stellen, festgelegt werden, soweit der jeweilige Car-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

sharinganbieter im Rahmen der wegerechtlichen Vorschriften zur Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums berechtigt ist.

Rechtsverordnungen mit Regelungen im Sinne des Satzes 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(4) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

§ 4
Kennzeichnung

(1) Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung als Carsharingfahrzeug versehen sind.

(2) In einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes können das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam

1. die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1,
2. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

näher bestimmen. Das Verfahren kann auch über eine Einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf Rechtsverordnungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(3) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Absatz 1 in Verbindung mit Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden Gebühren und Auslagen

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

erhoben. § 6a Absatz 2 bis 5 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

§ 5
Sondernutzung öffentlichen Straßenraums

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Bundesfernstraßen kann die nach Landesrecht zuständige Behörde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Bundesstraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

(2) Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens fünf Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden.

(3) In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Flächen einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Satzes 1, ist durch Los zu entscheiden.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit werden ermächtigt, gemeinsam durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Auswahlkriterien festzulegen und an den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Die Auswahlkriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, und
2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes,

am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Auswahlkriterien nach der Anlage.

(5) Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie ist auf der Internetseite www.bund.de und nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Auswahlkriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(6) Die Frist für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 beträgt drei Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

der Einreichungsfrist. Sie kann einmal verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen Anbietern mitzuteilen. Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

(7) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat jeden nicht berücksichtigten Bewerber unverzüglich in dem jeweils ablehnenden Bescheid über die Gründe für seine Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat bei ihren Entscheidungen das Benehmen mit dem für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständigen Aufgabenträger im Sinne des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes herzustellen.

(8) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass der Sondernutzungsberechtigte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Der Sondernutzungsberechtigte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.

(9) § 8 Absatz 1 Satz 1, Satz 2, Satz 3 und Satz 6 und Absatz 2, Absatz 2a, Absatz 3 und Absatz 7a und Absatz 8 des Bundesfernstraßengesetzes gilt entsprechend.

§ 6
Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit evaluieren gemeinsam bis zum 1. Juli 2021 dieses Gesetz.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

§ 7
Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. September 2017 in Kraft.

(2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage
(zu § 5 Absatz 4 Satz 3)

Eignungskriterien

Teil 1 Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte

1.1 Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.

1.2 Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:

1.2.1 Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich;

1.2.2 Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 % des Tagespreises nicht überschreiten;

1.2.3 Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.

1.2.4 Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.

1.2.5 Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.

1.2.6 Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs (z. B. für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personennahverkehrs) sollen Vergünstigungen gewährt werden, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Carsharingangebot betreiben.

1.3 Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens 10 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.

1.4 Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) - soweit verfügbar - über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1.5 Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

Teil 2 Nachweise

Der Carsharinganbieter kann die Einhaltung der Anforderungen gemäß der Nummern 1.2.5, 1.2.6 und 1.4 durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Personenverkehrs) und seiner Kundeninformation (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, den Internetauftritt oder die Allgemeinen Geschäftsbedingungen) über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote für Schulungen nachweisen.

Teil 3 Abweichungsmöglichkeit

Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern können in ihren Auswahlverfahren von einzelnen Auswahlkriterien abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, das andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Dies ist näher zu begründen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland stellen wesentliche Ziele der Bundesregierung dar. Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 80 % gegenüber 1990 zu senken. Gleichzeitig soll der Primärenergieverbrauch bis 2050 um 50 % gegenüber 2008 gesenkt werden. Für den Verkehrssektor wird eine Reduktion des Endenergieverbrauchs um rund 40 % bis 2050 gegenüber 2005 angestrebt.

Auch die EU setzt in ihrem Weißbuch Verkehr 2011 einen Schwerpunkt auf die Sicherung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität. So sollen die notwendige Begrenzung der Treibhausgasemissionen mit den gesellschaftlichen Anforderungen an eine hohe Lebensqualität durch Mobilität sowie mit den wirtschaftlichen Wachstums- und Entwicklungszielen in Europa sinnvoll und nachhaltig miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden.

Die steigende verkehrs- und umweltpolitische sowie stadtplanerische Bedeutung des Carsharing ist unumstritten. Es handelt sich um eine Dienstleistung, die sich in den vergangenen Jahren insbesondere in den Städten zu einem wichtigen Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsangebots entwickelt hat. Da mehrere Nutzerinnen und Nutzer sich ein Carsharingfahrzeug teilen, kann es gerade in innerstädtischen Quartieren langfristig zu einer Reduzierung des Flächenbedarfs für das Parken und damit zu einer qualitativen Verbesserung im Wohnumfeld kommen. Durch die Vorhaltung von speziellen Parkplätzen für Carsharingfahrzeuge kann zudem gleichzeitig der Parksuchverkehr im innerstädtischen Bereich reduziert werden. Ein Entlastungseffekt des öffentlichen Raumes durch eine verminderte Anzahl von Fahrzeugen wird angestrebt. Dies kann bestenfalls auch dazu führen, Parkraum insgesamt reduzieren zu können, um die frei werdenden Flächen einer anderen städtebaulichen Nutzung zuzuführen.

In einer Pilotstudie zur Modellierung der Schnittstelle Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Carsharing wurde festgestellt, dass Carsharing die Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des sog. Umweltverbunds (ÖPNV, Taxi, Rad- und Fußverkehr) schließt, die immer wieder

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

dazu führt, dass ein privater Pkw angeschafft wird und damit die prinzipielle Orientierung am Umweltverbund verloren geht. Die Einbeziehung von Carsharing in den Umweltverbund unterstützt die verkehrspolitische Strategie zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Zudem kann Carsharing zu einer Marktdurchdringung mit neuen und umweltschonenden Antriebstechnologien (z. B. Elektroautos) beitragen. Hohe Flexibilität z. B. bei Nutzungsdauer und Fahrzeugauswahl sind zentrale Kriterien, damit Nutzer dauerhaft auf ihr privates Kraftfahrzeug verzichten.

Anfang 2016 waren bei den deutschen Carsharinganbietern insgesamt 1 260 000 Carsharingkunden registriert (830 000 Kunden bei stationsunabhängigen und 430 000 Kunden bei stationsbasierten Anbietern), denen insgesamt 16 100 Carsharingfahrzeuge (7 000 Fahrzeuge bei stationsunabhängigen und 9 100 Fahrzeuge bei stationsbasierten Anbietern) zur Verfügung standen. Der Anstieg zum Vorjahr machte 21,2 % bei den Kunden und 4,5 % bei den Fahrzeugen aus. Damit ergeben sich statistisch 45 Kunden pro stationsbasiertem und 125 Kunden pro stationsunabhängigem Carsharingfahrzeug. Im Januar 2016 wurden 537 deutsche Städte und Gemeinden mit mindestens einem Carsharingangebot registriert.

Die hohe Dynamik bei der Verbreitung von Carsharingangeboten und der damit verbundenen Mobilitätsdienstleistung bewirken, dass diese Zahlen schnell überholt sind.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Bisher gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen, die eine Parkbevorrechtigung und Möglichkeit zur Parkgebührenbefreiung für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum sowie eine dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge zur Förderung des Carsharing ermöglichen.

Länder und Kommunen haben aber großes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nicht ordnungsrechtlichen Gründen.

Auch der Bundesrat hat am 7. Juli 2013 eine Entschließung für verbesserte Bedingungen des Angebots von Carsharing in Städten und Gemeinden durch gesetzliche Maßnahmen mit dem Ziel der Schaffung von Regelungen gefasst, um zu einer Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing in Städten und Gemeinden zu kommen (BR-Drs. 553/13).

Der Gesetzentwurf setzt Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität und ermöglicht auf der Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung die Einführung von Bevorrechtigungen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Er schafft die notwendigen Rechtsgrundlagen,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

um Parkflächen zur alleinigen Nutzung durch Carsharingfahrzeuge von Carsharinganbietern mit stationsbasierten oder stationsungebundenen Angeboten zur Verfügung zu stellen und Parkgebühren ermäßigen oder erlassen zu können. Zudem wird für das stationsbasierte Carsharing eine Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass Abhol- und Rückgabeflächen bestimmten Unternehmen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen zur Verfügung gestellt werden können.

Der Gesetzesentwurf enthält eine Definition der förderwürdigen Kraftfahrzeuge der jeweiligen Unternehmen. Mit der Erforderlichkeit einer Rahmenvereinbarung fallen „klassische“ Autovermietungsmodelle aus der Definition heraus, weil dort keine Rahmenvereinbarungen üblich sind. Die Hereinnahme begegnet wegen der dort üblichen Tarife mit unbegrenzt vielen Kilometern Bedenken (fehlender Umweltaspekt). Mit dem Erfordernis einer unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern wird das private Carsharing ausgeschlossen, bei dem Fahrzeuge insbesondere innerhalb einer Familie oder zwischen mehreren Familien geteilt werden, weil dort die Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer beschränkt ist. Die Hereinnahme solcher Formen des Carsharing in die Definition begegnet wegen der mutmaßlich hohen Missbrauchsanfälligkeit Bedenken.

Außerdem wird näher bestimmt, für welche Bevorrechtigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen entsprechende Verordnungsermächtigungen geschaffen werden und welcher Verordnungsgeber hierzu ermächtigt wird. Umfasst sind das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen sowie die Möglichkeit für die Landesregierungen oder die von ihnen bestimmten Stellen (insbesondere Kommunen) zur Freistellung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Die nähere Bestimmung der Bevorrechtigungen, die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme sowie die erforderlichen Änderungen in den Verordnungen können nur im Rahmen einer Änderungsverordnung nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) aufgrund dieser neuen Ermächtigungsgrundlage durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit festgelegt werden. Auf diese Weise wird garantiert, dass der Verordnungsgeber, der insbesondere normalerweise für das Straßenverkehrsrecht zuständig ist, jegliche Neuregelung zur Förderung des Carsharing mit Blick auf deren Vereinbarkeit mit der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss schafft. Durch eine zusätzliche Aussage zur notwendigen Vereinbarkeit der Privilegierung mit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss und deren Vorrang wird diese Verbindung noch unterstrichen. Gleichzeitig wird durch die Beteiligung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und des Bundesminis-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

teriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sichergestellt, dass auch bei der Schaffung von Privilegien für Carsharingfahrzeuge im Straßenverkehrsrecht Aspekte des Wettbewerbsrechts und des Umwelt- und Klimaschutzes ausreichend berücksichtigt werden.

III. Alternativen

Die in dem Gesetzesvorhaben enthaltenen Regelungen zur Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen im Straßenverkehr setzen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität. Sie ermöglichen u. a. die Einführung von Privilegien zur Förderung des Carsharing im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Änderungsverordnungen. Der in der Definition zum Ausdruck kommende Umweltaspekt stellt ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal des Carsharing dar.

Die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen vermindert den Fahrzeugbestand. Eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge wird dadurch angestrebt. Ferner dient sie dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung sowie der Minderung der Lärmemissionen. Um die Förderung des Carsharing u. a. durch eine Bevorrechtigung beim Halten und Parken zu erreichen, sind entsprechende Regelungen außerhalb des Ordnungsrechts erforderlich, die es erlauben, Sonderparkflächen für Carsharingfahrzeuge oder für einzelne Carsharinganbieter zu schaffen und u. a. den Kommunen die Möglichkeit zu geben, Carsharingfahrzeuge von Parkgebühren befreien zu können.

Eine Eingliederung in das StVG ist wegen der verkehrsordnungsrechtlichen Grundausrichtung des StVG nicht möglich. Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht und soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten, indem im Wesentlichen der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung Rechnung getragen wird (BVerfGE 40, 371, 380). Die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen dient vor allem der Verringerung des Individualverkehrs und damit dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung. Die vorgesehenen Privilegien sollen aus nichtordnungsrechtlichen Gründen eingeräumt werden, so dass sich die Regelungen nicht in das ordnungsrechtliche Muster des Straßenverkehrsrechts einfügen. Um eine Förderung zu erreichen, sind daher außerhalb des StVG Regelungen zu schaffen.

Ebenso scheidet eine Regelung im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) aus.

Eine Ergänzung des Bundesfernstraßengesetzes um eine Sondernutzungsvorschrift für das stationsbasierte Carsharing erscheint vor dem Hintergrund des auf das Carsharing zugeschnittenen Auswahlverfahrens nicht sinnvoll.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Der Bund verfügt über den Bereich der Bundesfernstraßen hinaus über keine Gesetzgebungskompetenz für eine Sondernutzungsvorschrift für das stationsbasierte Carsharing.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht überwiegend gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 (Recht der Wirtschaft) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes und gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung) die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz zu. Der Schwerpunkt der beabsichtigten Regelung zur Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen (insbesondere §§ 3 und 4) liegt in der Förderung der Carsharingwirtschaft und des Klimaschutzes.

Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet sowie zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich. Durch eine unterschiedliche Bewertung der Nutzung und des Betriebs von Carsharing wäre eine erhebliche Abweichung der Lebensverhältnisse in den Ländern nicht auszuschließen. Zudem würden den Nutzern und Betreibern umfangreiche Nachteile durch eine Rechtszersplitterung im Bundesgebiet drohen, die den Zielen der Regelung einer Bevorrechtigung des Carsharing zuwiderliefen.

Dies gilt auch für die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (Bau und Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr), auf die die Regelung bezüglich der Sondernutzung von Bundesstraßen gestützt wird (§ 5). Auch hier drohten durch unterschiedliche Regelungen eine Abweichung der Lebensverhältnisse und eine Rechtszersplitterung mit erheblichen Nachteilen für das Geschäftsmodell Carsharing. Danach ist eine bundesgesetzliche Regelung ebenfalls im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Carsharinganbieter aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, fallen genauso wie in Deutschland ansässige Carsharinganbieter unter diese Regelungen, wenn sie nachweisen können, dass die geforderten allgemeinen Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte (Teilnahmeberechtigung, Mindestleistungsumfang, Fahrzeugflotte, Informationsangebot und Datenfreigabe)

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

entsprechend dauerhaft gewährleistet werden und sie ihren Dienst ebenfalls einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife anbieten und ihre Fahrzeuge selbstständig reserviert und genutzt werden können. Es wird daher eine ausreichende und wirksame Information im Ausland über die möglichen Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge erfolgen. Hierbei werden solche Informationskanäle genutzt, die einem möglichst breiten Kreis zugänglich sind, wie z. B. die Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland, die Deutsche Zentrale für Tourismus, die Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie in- und ausländische Automobilclubs. Die Art und Weise der Kennzeichnung auf Verordnungsebene wird für im In- und Ausland zugelassene Fahrzeuge von einheitlichen Kriterien abhängig gemacht. Für die Kennzeichnung eines im Ausland zugelassenen Fahrzeugs werden keine zusätzlichen Anforderungen gegenüber einer Kennzeichnung von im Inland zugelassenen Fahrzeugen gestellt.

§ 5 sieht vor, dass stationsgebundenen Carsharinganbietern Stellflächen in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen zur Sondernutzung im Rahmen eines näher beschriebenen Auswahlverfahrens gewährt werden können. Dies stellt keine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar. Eine Beihilfe käme allenfalls dann in Betracht, wenn hierdurch dem betroffenen Carsharinganbieter ein wirtschaftlicher Vorteil gleich welcher Art eingeräumt wird, ohne dass hierfür der Marktwert als Gegenleistung gewährt wird. Dies ist zu verneinen. § 5 selbst räumt dem betroffenen Carsharinganbieter selbst keinen wirtschaftlichen Vorteil unter Marktwert ein. Denn § 5 Absatz 10 verweist hinsichtlich der Gebührenregelung auf § 8 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Danach sind die Gemeinden ermächtigt, für die oben angeführte Sondernutzung in ihren Satzungen Gebühren zu erheben. Die Gebühren stehen in diesem Fall den Gemeinden zu. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. Etwaige Gebührensatzungen der Gemeinden wären zudem im Lichte etwaiger Vorgaben aus dem Unionsrecht, also insbesondere auch im Lichte der beihilferechtlichen Vorgaben aus Artikel 107 und 108 AEUV, zu treffen. Die Regelung im Carsharinggesetz selbst ist im Übrigen nicht selektiv.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Es handelt sich um eine Neuregelung. Es ist nicht vorgesehen, bestehende Regelungen zu vereinfachen bzw. aufzuheben.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzgebungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Es schafft die Grundlage für eine rechtssichere Einführung von Privilegierungen von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen. Zum leichteren Vollzug wird auch die Kennzeichnung der privilegierten Fahrzeuge geregelt. So können das Carsharing unterstützt und ein Beitrag zur Verminderung des Fahrzeugbestands und damit von Emissionen und zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten sowie zum Klimaschutz geleistet werden. Dies ist vor dem Hintergrund der Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen können unter Umständen Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und Kommunen haben, sofern sich diese entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzusehen oder die Länder entsprechende Reservierungen von Parkflächen durch Verkehrszeichen anordnen. Die Länder und Kommunen werden jedoch nicht verpflichtet, diese Freistellung vorzusehen und die Verkehrszeichen anzuordnen.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

4.2. Für die Wirtschaft

Darstellung der Fallzahlen

Der Erfüllungsaufwand wurde ausgehend vom Datenbestand 2015 ermittelt. Die Aktualisierung des Datenbestandes unter I. hat auf das Ergebnis keine andere Auswirkung.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Adressaten des Carsharinggesetzes sind die Carsharinganbieter sowie die Landesverwaltungen. Zu Jahresbeginn 2015 gab es bundesweit 15 400 Carsharingfahrzeuge aller Klassen. Dabei handelte es sich um 9 000 Kfz im Rahmen des stationsbasierten sowie 6 400 Kfz des stationsunabhängigen Carsharing (sog. „Free-floating"-Angebot) (alle Angaben Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. [bcs] 2015). Die 6 400 Kfz des stationsunabhängigen Carsharings verteilen sich auf 4 Anbieter, wohingegen die Flotten des stationsbasierten Angebots durch etwa 150 Anbieter bereitgestellt werden. Insgesamt gab es zu Beginn des Jahres 2015 490 Städte und Gemeinden mit stationsbasierten Angeboten. In 13 Städten und Gemeinden gab es ein sog. „Free-floating-Angebot". In den Städten und Gemeinden mit stationsbasierten Angeboten verteilten sich die Fahrzeuge auf insgesamt 4 600 Stationen, was bezogen auf die Gesamtzahl der Fahrzeuge bedeutet, dass im Mittel eine Carharingstation ca. zwei Stellflächen umfasst. Nach Auskunft des Bundesverbands CarSharing e.V. (bcs) befindet sich die überwiegende Mehrzahl der Carsharingstationen auf angemieteten Flächen in privatem Besitz (97-98 %) und nur ein geringer Anteil entfällt auf den öffentlichen Straßenraum (siehe auch Lawinczak/Heinrichs 2008). In den Städten und Gemeinden, die bereits Stellflächen im öffentlichen Straßenraum an Carsharinganbieter vergeben, variiert der Anteil dieser an der Gesamtanzahl an Stellflächen laut Befragung ausgewählter Städte erheblich (Düsseldorf 2015: 1 %, Köln 2015: 15 %, Bochum 2015: 16 %, Bremen 2015: 23 %, Berlin 2013: 40 %; alle Angaben lt. Befragung bei 8 ausgewählten Behörden).

Im weiteren Verlauf der Berechnungen wird davon ausgegangen, dass von einer Vergabe an Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auch nach Einführung der neuen Regelung nicht von allen Verwaltungen bzw. Carsharinganbietern Gebrauch gemacht wird. Nach Rücksprache mit dem bcs werden nur Kommunen mit einer Einwohnerzahl von mehr als 20 000 sowie dort angesiedelte Carsharinganbieter mit einbezogen (bei kleineren Gemeinden ist annahmegemäß die Verfügbarkeit privater Stellflächen ausreichend gegeben). Laut Auskunft des bcs gibt es derzeit in 284 Städten und Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern ein stationsbasiertes Carsharingangebot (insgesamt gab es deutschlandweit 2013 676 Städte und Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern). In diesen 284 Städten und Gemeinden sind derzeit ca. 150 Unternehmen mit ca. 8 800 Fahrzeugen tätig (Quelle: bcs, in den Angaben ist das Angebot der Franchisenehmer von Ford und Drive Carsharing GmbH einzeln berücksichtigt). Wird eine durchschnittliche Anzahl von zwei Stellflächen pro Station angenommen, gibt es insgesamt in den relevanten 284 Städten und Gemeinden 4 400 Carsharingstationen bzw. 8 800 Stellflächen. Inwiefern die Städte und Gemeinden über die Stellflächen für Carsharingstationen hinaus zusätzliche gekennzeichnete Parkmöglichkei-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

ten für bevorrechtigte Fahrzeuge des stationsbasierten und stationsunabhängigen Angebots anbieten, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Das Angebot der stationsunabhängigen Angebote ist derzeit auf Großstädte und Metropoloregionen begrenzt. Daher ist hier die relevante Anzahl an Fahrzeugen 6 400 Fahrzeuge.

Für die Bestimmung der zukünftigen Anzahl relevanter Fahrzeuge, Stationen, Carhariganbieter sowie Kommunen mit stationsbasiertem Angebot werden verschiedene Quellen herangezogen (Studie „Carsharing in Deutschland“ von TÜV Rheinland/FSP/BBE Automotive, eigene Befragung von acht Städten, Auskunft des bcs, eigene Berechnung mit Daten des bcs). In den letzten sechs Jahren sind die Anzahl der stationsbasierten Carsharingfahrzeuge um ca. 15 % und die Zahl der Carsharingstationen um ca. 16 % pro Jahr gestiegen. Das Angebot der stationsunabhängigen Carsharingfahrzeuge ist im Zeitraum von 2011 bis 2014 um insgesamt 49 % angestiegen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass insbesondere in den ersten Jahren das Marktangebot rapide gewachsen ist und im Jahr 2014 nur noch ein Anstieg um 2,4 % zu verzeichnen war. Die aktuelle Studie zum Carsharing Markt in Deutschland von TÜV Rheinland/FSP/BBE Automotive geht von einem jährlichen Wachstum der Anzahl an Carsharingfahrzeugen (stationsbasiert und stationsunabhängig) bis 2020 je nach Szenario von 11 bis 19 % aus. Nach Auskunft des bcs wird sich das Wachstum der stationsbasierten Angebote (Fahrzeuge und Stationen) in einer ähnlichen Größenordnung weiterentwickeln oder sogar leicht ansteigen auf bis zu 20 %. Unter der konservativen Annahme einer jährlichen Steigerung gemäß dem bisherigen Wachstum von 15 % werden bis Ende 2020 pro Jahr ca. 1 900 Fahrzeuge hinzukommen (8 800 x $((15/100 + 1)^6$ = 20 355 – 8 800 = 11 555/6 = 1 926). Für die Fahrzeuge des stationsunabhängigen Carsharing wird konservativ von einem Anstieg von 5 % bzw. 360 Kfz pro Jahr bis Ende 2020 ausgegangen (6 400 x $((5/100 + 1)^6$ = 8 577– 6 400 = 2 177/6 = 363). Da die Art und Weise der Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge auf Verordnungsebene geregelt wird, wird auf eine Darstellung des Erfüllungsaufwands für die Kennzeichnung im Rahmen des Carsharinggesetzes verzichtet.

Für das Wachstum der Anzahl der relevanten Stellflächen für Carsharingstationen pro Jahr wird ebenfalls von 15 % ausgegangen (Anzahl Stellflächen analog zu der Zahl der Fahrzeuge). Ca. 1 920 Stellflächen kommen somit jährlich hinzu. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass Stationen im öffentlichen Straßenraum mehr als zwei Stellflächen umfassen (ca. 3-4). Laut Annahme des bcs wird das Wachstum an Stationen nach Einführung einer adäquaten gesetzlichen Regelung überwiegend im öffentlichen Straßenraum erfolgen (Annahme: 100 % aller neuen Stellflächen im öffentlichen Raum). Obwohl auch weiterhin Stellflächen für Carsharingstationen auf privatem

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Grund neu hinzukommen, so wird davon ausgegangen, dass künftig auch bisherige private Stellflächen durch attraktivere öffentliche ersetzt werden. Da die zugrundeliegenden Schätzwerte nur bis zum Jahr 2020 gelten, ist es unerheblich, dass die Sondernutzung der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auf fünf Jahre begrenzt ist. Vereinfachend wird daher bei den weiteren Berechnungen davon ausgegangen, dass ca. 640 Stationen à drei Stellflächen pro Jahr im öffentlichen Straßenraum deutschlandweit eingerichtet werden (1 920/3 = 640). Für Berechnungen ab 2021 müssten zusätzlich die in 2016 und den Folgejahren vergebenen Stellflächen wieder neu ausgeschrieben werden. Der Anteil dieser Stellflächen/Stationen, der sich voraussichtlich in Ortsdurchfahrten (Bundesstraßen) befindet, kann nur sehr schwer abgeschätzt werden. Der Anteil an Stationen in Ortsdurchfahrten bei Städten und Gemeinden, die bereits im öffentlichen Straßenraum Stationen vergeben haben, geht gegen Null. Als Obergrenze wird für die weiteren Berechnungen der Anteil der Ortsdurchfahrten am gesamten Straßennetz der befragten Städte und Gemeinden herangezogen (2 %).

Das Wachstum der Städte und Gemeinden, die künftig erstmalig ein stationsbasiertes Carsharingangebot aufweisen, wird laut Auskunft des bcs auf 50 Städte pro Jahr geschätzt. Für die weiteren Berechnungen wird davon ausgegangen, dass das Wachstum der Kommunen überwiegend in der Gemeindegrößenklasse über 20 000 Einwohner erfolgt. Insgesamt würden demnach bis zum Ende des Jahres 2020 300 zusätzliche, relevante Kommunen ein stationsbasiertes Angebot aufweisen (insg. 584 Städte und Gemeinden). Das Wachstum der Anzahl der stationsbasierten Carsharinganbieter wird konservativ auf 2 % p.a. bis 2020 geschätzt, da sich u. U. Konsolidierungstendenzen im Markt ergeben können bzw. Angebote in neuen Kommunen durch etablierte Unternehmen bereitgestellt werden (Wachstum hat sich in den letzten Jahren abgeschwächt: 5 % p.a. Wachstumsrate von 2009 bis 2014; 1 % p.a. von 2013 bis 2015). Jährlich kommen somit geschätzt ca. drei neue Anbieter auf den Markt (insg. 168 in 2020). Für die stationsunabhängigen Anbieter wird bis 2020 von einer konstanten Anzahl an Unternehmen ausgegangen.

Ermittlung des Erfüllungsaufwands

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Carsharinganbieter durch den Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand im Zuge der neuen Ausschreibungsverfahren für Stellflächen. Für die Abschätzung werden Angaben eines Carsharinganbieters verwendet. Der einmalige Erfüllungsaufwand zur Umstellung auf das diskriminierungsfreie und transparente Auswahlverfahren zur Vergabe der Stellflächen kann aufgrund der Ausgestaltung des künftigen

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Verfahrens nur abgeschätzt werden. Mindestens vier Mitarbeiter/innen müssen hierfür geschult werden und sieben Mitarbeiter/innen sind an der Umstellung der Prozessabläufe beteiligt. Im Mittel wird davon ausgegangen, dass die Schulungen vier Stunden pro Mitarbeiter/in umfassen (150 x 4 x 240 Min. = 2 400 h x 49,60 Euro/h = 119 040 Euro) wohingegen für die Prozessumstellungen fünf Tage pro Mitarbeiter angesetzt werden (150 x 7 x 2.400 Min. = 42 000 h x 49,60 Euro/h = 2 083 200 Euro). Für die Berechnungen wird ein mittlerer Stundensatz i. H. v. 49,60 Euro/h angenommen (Qualifikationsniveau hoch: Wirtschaftsabschnitt: Verkehr und Lagerei: 49,60 Euro/h gemäß Leitfaden EA).

Insgesamt wird auf Ebene der Carsharinganbieter ein einmaliger Personalaufwand in Höhe von etwa 2,2 Mio. Euro (119 040 + 2 083 200 = 2 202 240 Euro) für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bzgl. des neuen Ausschreibungsverfahrens generiert.

Der jährliche Erfüllungsaufwand bei den Carsharinganbietern wird durch zwei Effekte hervorgerufen. Zum einen werden künftig Stellflächen im öffentlichen Straßenraum im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren an die Carsharinganbieter vergeben. Zum anderen kommt noch der Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand für die Umstellung der Vergabeverfahren für Stellflächen neu hinzukommender Anbieter hinzu.

Der jährliche Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand bei der Wirtschaft fällt lediglich bei den neuen Carsharinganbietern an. Wie oben dargelegt kommen ca. drei neue Anbieter des stationsbasierten Carsharings pro Jahr hinzu. Analog zur Berechnung des einmaligen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwands ergibt sich jährlich ein Anstieg des Personalaufwands um ca. 44 000 Euro (Schulungsaufwand wettbewerbliches Verfahren: 3 x 4 x 240/60 h = 48 h x 49,60 Euro/h = 2 381 Euro; Prozessumstellung wettbewerbliches Verfahren: 3 x 7 x 2.400/60 h = 840 h x 49,60 Euro/h = 41 664 Euro).

Die Abschätzung des Zeitaufwands zur Durchführung einer diskriminierungsfreien und transparenten Vergabe der Stationen/Stellflächen kann aufgrund der Ausgestaltung des künftigen Verfahrens nur abgeschätzt werden. Eine grobe Schätzung des Zeitaufwands pro Auswahlverfahren von insg. 3 000 Minuten wird laut des befragten Carsharinganbieters angenommen. Bei einer angenommen Fallzahl von 640 Stationen, welche pro Jahr insgesamt neu vergeben werden, ergeben sich Aufwendungen i. H. v. ca. 1,6 Mio. Euro (Qualifikationsniveau hoch: Wirtschaftsabschnitt: Verkehr und Lagerei: 49,60 Euro/h gemäß Leitfaden EA 3 000/60 h x 49,60 Euro x 640 = 1 587 200 Euro). Wie bereits bei der Ermittlung der Fallzahl angenommen wurde, erfolgt das

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Wachstum bzw. die Substitution privater Stellflächen durch öffentliche. Aus diesem Grund sinkt der Erfüllungsaufwand der Carsharinganbieter um den Betrag der monatlichen Miete pro Stellfläche (die Höhe der Miete für einen Stellplatz kann erheblich je nach Kommune bzw. Stadtbezirk variieren). Im Mittel wird pro Stellfläche eine monatliche Miete von 80 Euro angenommen (Angaben zur Miete/Stellplatz/Monat aus der Carsharingbranche; dem Rückgang der Miete für die Stellfläche kann eine Gebühr in ähnlicher Höhe für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums gegenüberstehen s. weitere Kosten). Insgesamt kommt es zu einer Reduzierung des Erfüllungsaufwands für Sachaufwendungen um ca. 1,8 Mio. Euro (640 Stationen á drei Stellflächen = 1 920 x 80 Euro/Monat x 12 Monate = 1 843 200 Euro). Wird der Anteil der Ortsdurchfahrten am gesamten Straßennetz i. H. v. 2 % herangezogen, ergibt sich ein Anstieg des Erfüllungsaufwands für Personal um ca. 32 000 Euro pro Jahr sowie ein Rückgang des Sachaufwands um ca. 36 000 Euro pro Jahr.

Insgesamt beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die künftigen wettbewerblichen Verfahren zur Vergabe der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum sowie durch den Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand für die neu hinzukommenden Anbieter auf ca.76 000 Euro für Personal zusätzlich und ca. 36 000 Euro für Sachaufwendungen weniger (Personalaufwand: 44 000 + 32 000 Euro = 76 000 Euro; Sachaufwand: -36 000 Euro). Im Saldo steigt der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft dadurch um ca. 40 000 Euro pro Jahr. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Nutzen der Bevorrechtigungen den hier dargestellten Erfüllungsaufwand aufwiegt.

4.3. Für die Verwaltung

4.3.1 Erfüllungsaufwand des Bundes

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fällt zur Rechtsaufsicht des Carsharinggesetzes und auf dem Gesetz basierender Änderungen der entsprechenden Verordnungen und Verwaltungsvorschriften ein jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt ca. 77 800 Euro Personalaufwand und 17 650 Euro Sachaufwand an. Einmaliger Erfüllungsaufwand wird nicht generiert. Der anfallende Erfüllungsaufwand wird im Einzelplan 12 erbracht.

4.3.2 Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Länder fällt bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden (284) durch den Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mit-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

arbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Einführung der diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren für Stellflächen im öffentlichen Straßenraum an. Der einmalige Erfüllungsaufwand zur Umstellung auf das diskriminierungsfreie und transparente Auswahlverfahren zur Vergabe der Stellflächen im Rahmen der Sondernutzung öffentlichen Straßenraums kann aufgrund der Ausgestaltung des künftigen Verfahrens nur abgeschätzt werden. Die Angaben aus der Befragung umfassen lediglich zwei Behörden, die aufgrund unterschiedlicher Größe und Struktur erheblich in ihren Angaben variieren. Im Mittel wird daher angenommen, dass mindestens je drei Mitarbeiter/innen pro Behörde geschult werden müssen bzw. an der Umstellung der Prozessabläufe beteiligt sind. Im Mittel wird davon ausgegangen, dass die Schulungen vier Tage pro Mitarbeiter/in umfassen wohingegen für die Prozessumstellungen fünf Tage pro Mitarbeiter angesetzt werden. Die tarifliche Einordnung der beteiligten Personen variiert je nach befragter Behörde (gehobener bis höherer Dienst). Für die Berechnungen wird ein mittlerer Stundensatz angenommen (Leitfaden EA: (38,20 + 60,70)/2 = 49,45 Euro/h) (32 + 40 = 72 h x 3 x 284 x 49,95 Euro/h = 3 033 461 Euro).Insgesamt wird auf Ebene der Verwaltung der Länder bzw. Kommunen ein einmaliger Personalaufwand in Höhe von etwa 3 Mio. Euro für Verfahrensanpassungen und Schulungen generiert.

Der jährliche Erfüllungsaufwand in den nach Landesrecht zuständigen Behörden wird durch zwei Effekte hervorgerufen. Zum einen werden künftig Stellflächen im öffentlichen Straßenraum im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens an die Carsharinganbieter vergeben. Zum anderen kommt noch der Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand für die Umstellung der Vergabeverfahren für Stellflächen neu hinzukommender Städte und Gemeinden, die bislang kein stationsbasiertes Carsharingangebot hatten, hinzu.

Die Abschätzung des Zeitaufwands zur Durchführung einer diskriminierungsfreien und transparenten Vergabe der Stationen/Stellflächen kann aufgrund der Ausgestaltung des künftigen Verfahrens nur abgeschätzt werden. Antworten von zwei Straßenbaubehörden im Rahmen der Befragung ergaben eine grobe Schätzung des Zeitaufwands pro Vergabeverfahren (inkl. Vertragsüberwachung) von insg. 9 000 Minuten. Die durchschnittliche tarifliche Einordnung der zuständigen Mitarbeiter/innen variiert zwischen gehobenem und höherem Dienst. Für die Berechnungen wird ein mittlerer Stundensatz angenommen (Leitfaden EA: (38,20 + 60,70)/2 = 49,45 Euro/h – 9 000/60 h x 49,95 Euro/h x 640 = 4 747 520 Euro). Die Kennzeichnung der Stationen im öffentlichen Straßenraum erfolgt künftig mit einem einheitlichen Zusatzzeichen. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit pro Aufstellung eines neuen Zusatzzeichens beträgt lt. Befragung der Straßenbaubehör-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

den 200 Minuten. Die durchschnittliche tarifliche Einordnung der zuständigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen variiert zwischen mittlerem und gehobenem Dienst. Für die Berechnungen wird ein mittlerer Stundensatz angenommen (Leitfaden EA: (27,90 + 38,20)/2 = 33,05 Euro/h – 200/60 x 33,05 Euro/h x 640 = 70 507 Euro). Der Materialaufwand für ein Zusatzzeichen beläuft sich auf ca. 100 Euro (Quelle: Erfüllungsaufwand Elektromobilitätsgesetz). Bei einer angenommenen Fallzahl von 640 Stationen, welche pro Jahr vergeben werden, ergeben sich ein Sachaufwand von 64 000 Euro für die Zusatzzeichen. Wird der Anteil der Stationen im öffentlichen Straßenraum an einer Ortsdurchfahrt (Bundesstraße) zugrunde gelegt (2 %), erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand durch die Durchführung der wettbewerblichen Verfahren und die Kennzeichnung der Stationen für Personal um ca. 96 000 Euro (4 818 027 x 0,02 = 96 361 Euro) sowie für Sachaufwendungen um ca. 1 300 Euro (64 000 x 0,02 = 1 280 Euro).

Der jährliche Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand in den Behörden fällt lediglich bei den Städten und Gemeinden an, die bislang keine Erfahrung mit dem stationsbasierten Carsharing hatten. Wie oben dargelegt kommen ca. 50 neue Städte und Gemeinden pro Jahr hinzu. Analog zur Berechnung des einmaligen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand in den Behörden ergibt sich jährlich ein Anstieg des Personalaufwands um ca. 530 000 Euro (Schulung und Prozessanpassung wettbewerbliches Verfahren: 72 h x 50 x 3 x 49,95 Euro/h = 534 060 Euro).

Insgesamt ergibt sich bei Berücksichtigung der wettbewerblichen Vergabe an Stationen im öffentlichen Straßenraum sowie des notwendigen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwands in den nach Landesrecht zuständigen Behörden eine Erhöhung des jährlichen Personalaufwands von ca. 630 000 Euro (5,4 Mio. Euro alle Straßenkategorien) und des Sachaufwands von ca. 1 300 Euro (64 000 Euro alle Straßenkategorien).

5. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, wie Carsharinganbietern entstehen weitere Kosten durch die Inanspruchnahme öffentlicher Stellflächen. Die Kommunen können für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums eine monatliche Gebühr pro Stellfläche verlangen. Die Gestaltung der Höhe der Gebühr kann sich zum Beispiel an der Förderabsicht des Carsharings oder an ortsüblichen Mieten für private Stellflächen (insbesondere Staffelung nach Bezirken/Zonen) ausrichten. Die Entscheidung, ob und in welcher Höhe eine Sondernutzungsgebühr erhoben wird, steht dabei im Ermessen der Kommune. Sie hat bei ihrer Entscheidung insbesondere auch Artikel 107 f. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

beachten. Eine etwaige Gebührenpflicht mit entsprechenden Kosten für die Wirtschaft entsteht insoweit erst durch die entsprechenden Gebührensatzungen der Kommunen, nicht aber bereits durch das Carsharinggesetz selbst, das selbst nach erster Einschätzung auch keine selektive Regelung enthält.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen (sog. KMU-Test)

Die Regelungen des Carsharinggesetzes betreffen sowohl Großunternehmen als auch kleine und mittelständische Anbieter in Deutschland. Das Angebot auf dem Carsharingmarkt in Deutschland wird derzeit von ca. 150 verschiedenen Anbietern erbracht. Der Markt für stationsungebundene Angebote (sog. Free-Floating-Angebot) wird überwiegend von Unternehmen bedient, die mit Großunternehmen verbunden sind (z. B. car2go – Daimler AG/Europcar, DriveNow – BMW AG/Sixt SE). Die Marktstruktur des stationsabhängigen Carsharings wird hingegen von kleinen und mittelständischen Unternehmen bestimmt. Wie bereits aus den Berechnungen zum Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ersichtlich ist, wird der Schwellenwert von 100 Euro pro Unternehmen/Jahr durch das Regelungsvorhaben überschritten (ca. 40 000 Euro Erfüllungsaufwand pro Jahr bei ca. 150 Anbietern ergibt 266,67 Euro pro Anbieter/Jahr).

Die Bearbeitung der Ausschreibungsunterlagen für die Stellflächen wird individuell per Hand (Computerunterstützung) erfolgen. Die Vorgänge erfolgen auf freiwilliger Basis. Die Ausschreibungen der Stellflächen ist ein neues Verfahren und stellt somit einen unbekannten Vorgang für die Unternehmen dar. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen sich mit dem Ausschreibungsverfahren vertraut machen (geschätzter Aufwand bereits in der Kalkulation des EA für die Wirtschaft enthalten). Investitionen sind nicht erforderlich. Externe Kosten könnten durch Einholung von externer Expertise bzgl. der Ausschreibungsverfahren entstehen.

Das Regelungsvorhaben wird durch die Branche begrüßt, da die Nutzen nach Ansicht des Bundesverbands CarSharing e.V. die Kosten bei weitem überwiegen. Um eine Konzentration auf der Angebotsseite zu verhindern, sollte bei den Ausschreibungen der Stellflächen gewährleistet sein, dass nicht nur einzelne Anbieter zum Zuge kommen. Aus Sicht des Verbands kann die Ausschreibung öffentlicher Stellflächen eine Verbesserung des Marktzugangs für neue Anbieter darstellen, da private Stellflächen im städtischen Bereich i. d. R. rar sind. Der Zugang zum Produktionsfaktor Stellflächen wird insgesamt verbessert. Durch eine höhere Verfügbarkeit an Stellflächen kann die

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Entwicklung von Carsharingangeboten vorangetrieben werden. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen wird nicht negativ beeinflusst.

Die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge sowie die Teilnahme an Ausschreibungen für Stellflächen erfolgt auf freiwilliger Basis. Beide Vorgänge sind nicht zwingend notwendig für das Geschäftsmodell Carsharing. Das Regelungsvorhaben hat keine Relevanz für die Gewinnung von Fachkräften.

Gebühren für die Inanspruchnahme von Stellflächen sind unabhängig von der Unternehmensgröße.

Da die getroffenen Regelungen nur umgesetzt werden müssen, sofern die Unternehmen an den Bevorrechtigungen partizipieren möchten und daher rein freiwilliger Natur sind, sowie aus Sicht der Carsharingbranche die Nutzen die mit der Regelung verbundenen Kosten übersteigen, erscheinen Regelungsalternativen nicht notwendig.

7. Weitere Gesetzesfolgen

7.1. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleiG) und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) anhand der Arbeitshilfe der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ geprüft. Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

7.2. Demographische Auswirkungen

Die demographischen Folgen und Risiken des Gesetzes wurden anhand des vom Bundesministerium des Inneren mit Schreiben vom 10.04.2014 übersandten „Demographie-Check“ geprüft. Das Gesetz hat keine direkten Auswirkungen auf die demografische Entwicklung in Deutschland. Das Vorhaben führt zu keinen finanziellen Belastungen (z. B. Steuer- oder Abgabenerhöhungen, Erhöhungen der Sozialversicherungsbeiträge) für künftige Generationen. Es sind auch keine Auswirkungen auf die zukünftige regionale Verteilung der Bevölkerung zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil – zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

§ 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest, insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen im allgemeinen Teil der Begründung Bezug genommen.

Zu § 2

§ 2 definiert für die Zwecke des Gesetzes diejenigen Fahrzeuge, die von den Bevorrechtigungen Gebrauch machen können, die auf der Grundlage des Gesetzes durch Verordnung näher ausgestaltet werden und auf dieser Grundlage eingeräumt werden können. In Abgrenzung zu anderen Mobilitätsdienstleitungen können Carsharingfahrzeuge selbstständig durch die Nutzer reserviert, geöffnet, gefahren und wieder zurückgegeben werden, ohne dass es dafür eines persönlichen Kontaktes zum Anbieter bedarf. Regelmäßig, jedoch nicht zwangsläufig, erfolgen diese Handlungen in der Praxis auf der Grundlage von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT). Außerdem werden der Begriff des Carsharinganbieters und mit dem stationsbasierten und dem stationsunabhängigen Carsharing die am Markt gegenwärtig anzutreffenden Angebotsmodelle definiert. Dies ist im Hinblick auf die herausgehobene Behandlung des stationsbasierten Carsharingfahrzeugs erforderlich. Unter Abhol- bzw. Rückgabestellen sind in der Definition des stationsbasierten Carsharing ein oder mehrere konkrete Stellplätze, nicht ein großräumiges Geschäftsgebiet zu verstehen. Zur Abgrenzung zum sog. privaten Carsharing sowie zur Verhinderung der missbräuchlichen Ausnutzung der Bevorrechtigungen ist der Anwendungsbereich auf Unternehmen begrenzt. Erfasst sind dabei auch Vereine, soweit sie im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung Carsharing betreiben, oder etwa Genossenschaften, soweit diese mit dem jeweiligen Carsharingangebot erwerbswirtschaftlich tätig sind.

Zu § 3

In § 3 wird näher bestimmt, welche Bevorrechtigungen im Einzelnen zugunsten von Carsharingfahrzeugen möglich sein sollen und welcher Verordnungsgeber zu deren Bestimmung ermächtigt wird. Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Carsharingfahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind (vgl. § 4).

Absatz 2

§ 3 Absatz 2 nennt die möglichen Bevorrechtigungen, die zu Gunsten des stationsbasierten oder stationsunabhängigen Carsharing auf Verordnungsebene näher ausgestaltet werden können.

Nach § 3 Absatz 2 Nummer 1 soll es möglich sein, Regelungen zur Förderung des Carsharing zu schaffen, die das Reservieren von Parkflächen für die bevorrechtigten Fahrzeuge ermöglichen. Hier ist insbesondere an Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltepunkten (z. B. Innenstädte, Einkaufsstraßen) sowie an gut erreichbaren Orten in Wohn- und Mischgebieten gedacht, um Anreize dafür zu setzen, dass Innenstädte vermehrt mit Carsharingfahrzeugen statt mit privaten Fahrzeugen befahren werden. Dies gilt auch für Bewohnerparkzonen. Insofern sind durch Änderung der begleitenden Verwaltungsvorschrift zur StVO an entsprechender Stelle auch bislang nicht reservierte die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung für das Carsharing maßvoll auch dort zur Verfügung stellen. Die Auswahl des Standortes darf nicht zu Lasten des Umweltverbundes, dazu zählen auch Taxistandplätze, gehen.

Nach § 3 Absatz 2 Nummer 2 soll es möglich sein, Ermäßigungen oder Befreiungen beim Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen für Carsharingfahrzeuge vorsehen zu dürfen. So sollen insbesondere die für den Erlass von Gebührenordnungen zuständigen Länder Vergünstigungen oder Befreiungen vorsehen können.

Absatz 3

§ 3 Absatz 3 legt eine gemeinsame Verordnungsermächtigung zur Förderung des Carsharing im Rahmen von Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fest. Soweit in § 3 Absatz 3 Nr. 4 auf wegerechtliche Vorschriften abgestellt wird, sind damit sowohl solche des Bundes- als auch des Landesrechts in Bezug genommen.

Es handelt sich um eine unselbständige Verordnungsermächtigung. Entsprechende Verordnungen und Regelungen können damit immer nur in Verbindung mit einer Verordnung nach § 6 StVG geschaffen werden. Dies ist zur Gewährleistung des Vorrangs von Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss geboten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Absatz 4

Nach § 3 Absatz 4 werden die Länder ermächtigt, in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, StVG als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorzusehen.

Zu § 4

§ 4 regelt, dass Bevorrechtigungen nach § 3 nur für Carsharingfahrzeuge gewährt werden dürfen, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind.

Dabei werden das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemäß § 4 Absatz 2 gemeinsam ermächtigt, die Art und Weise der Gestaltung der Kennzeichnung näher zu bestimmen und deren Erteilung den nach Landesrecht zuständigen Behörden zu übertragen.

Die Erteilung der Kennzeichnung erfolgt auf Antrag, da es sich bei der Eigenschaft als Carsharingfahrzeug um einen Bevorrechtigungsgrund handelt. Es besteht hingegen keine Kennzeichnungspflicht, sollten die Bevorrechtigungen nicht in Anspruch genommen werden wollen.

Die zuständigen Stellen prüfen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein bevorrechtigtes Fahrzeug i. S. d. § 2 handelt. Dazu wird die Vorlage der Rahmenvereinbarung und der Zulassungspapiere benötigt. Die Regelung über die Abwicklung des Verfahrens über eine einheitliche Stelle gemäß §§ 71a bis e Verwaltungsverfahrensgesetz in § 4 Absatz 2 Nr. 3 dient der Umsetzung von Artikel 6 und Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12.12.2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (EU-Dienstleistungsrichtlinie; Abl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36 – 38). Durch die Möglichkeit der Abwicklung des Auswahlverfahrens über eine einheitliche Stelle werden dem jeweiligen Carsharinganbieter eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Verfahren und zugleich eine elektronische Verfahrensabwicklung ermöglicht. Die einheitliche Stelle nimmt Anzeigen, Anträge, Willenserklärungen und Unterlagen entgegen und leitet sie unverzüglich an die zuständigen Behörden weiter.

Absatz 3

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

§ 4 Absatz 3 regelt, dass insbesondere Ausnahmeverordnungen ohne die Zustimmung des Bundesrates diesbezüglich durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht erlassen werden können. § 6 Absatz 3 StVG findet daher keine Anwendung.

Absatz 4

§ 4 Absatz 4 enthält die Ermächtigung für den Erlass einer gebührenrechtlichen Regelung für Amtshandlungen nach diesem Gesetz. Die Regelung ist notwendig, da die nach Landesrecht zuständigen Behörden einen Anspruch auf eine kostendeckende Gebühr haben. Diese muss auch spezialgesetzlich geregelt werden, weil die Kennzeichnung nicht auf der Grundlage des StVG, sondern des Carsharinggesetzes erfolgt. Hinsichtlich der Gebührenberechnung wird § 6a Absatz 2 StVG für entsprechend anwendbar erklärt, um eigenständige Regelungen zu vermeiden. Die Gebühr kann dann auch gemeinsam mit den Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr festgelegt werden.

Zu § 5

Die Reservierung von Flächen des öffentlichen Straßenraumes für einzelne Gewerbetreibende, dazu zählen auch die Carsharinganbieter, ist eine wegerechtliche Sondernutzung, da der Gemeingebrauch an den betroffenen Flächen ausgeschlossen wird. Nicht das Parken der Kunden ist insoweit ausschlaggebend, sondern die Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Verkehrsraum. Für das Straßen- und Wegerecht hat der Bund jedoch lediglich eine auf Regelungen zu den Bundesfernstraßen beschränkte Gesetzgebungskompetenz.

Nach § 5 wird beim stationsbasierten Carsharing die Nutzung des öffentlichen Straßenraums einem bestimmten Unternehmen und dessen Kunden unter Ausschluss aller anderen Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt. Damit wird für diesen Bereich der Gemeingebrauch an der Straße ausgeschlossen. Auch der Umstand, dass grundsätzlich jedermann Vertragspartner dieses Carsharinganbieters werden kann, ändert an diesem Umstand nichts, denn bevorrechtigt wird ausschließlich das spezifische Unternehmen selbst unter Ausschluss anderer Carsharinganbieter sowie aller anderen Verkehrsteilnehmer, die nicht Vertragspartner sind. Für dieses spezielle Unternehmen wird – unabhängig davon, dass der Parkvorgang der Kunden selbst grundsätzlich ein gemeingebräuchliches Verkehrsverhalten darstellt – die unternehmerische Dienstleistung bzw. Gewerbefläche in den öffentlichen Verkehrsraum verlagert.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

§ 5 stellt damit eine Modifikation der straßenrechtlichen Gebrauchsbestimmung dar, indem einem bestimmten Unternehmen ein Sondernutzungsrecht an einem Teil der betroffenen Straße eingeräumt wird. Eine Einziehung des Verkehrsraums kommt als Alternative nicht in Betracht, weil in diesem Fall auf dem Privatgelände keine amtliche Beschilderung angeordnet werden dürfte, die sich auf den Verkehr auswirkt. Denn es würde sich dann nicht mehr um eine öffentliche Verkehrsfläche – auch nicht um eine tatsächlich öffentliche – handeln, weil sie nur dem einen Carsharinganbieter offen stünde. Der Bund kann nur im Rahmen seiner Gesetzgebungskompetenz eine entsprechende Regelung treffen. Es ist zu erwarten, dass außerhalb der Ortsdurchfahrt der Bundesstraßen keine entsprechenden Stellflächen auf Bundesfernstraßen benötigt werden. Die Zulässigkeit für die Sondernutzung der übrigen Straßen unterfällt der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder.

Diese Privilegierungen setzen die Herstellung des Benehmens zwischen der zuständigen Landesbehörde und dem für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständigen Aufgabenträger sowie ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren voraus, an dem sich die Carsharinganbieter beteiligen können, soweit sie auch stationsbasierte Angebote bereithalten oder bereitzuhalten beabsichtigen. Hervorzuheben ist, dass es jedem Unternehmen, das bislang nur stationsunabhängige Angebote unterbreitet hat, freisteht, zusätzlich stationsbasierte Angebote zu machen, um von dieser Möglichkeit zu profitieren. Die Herstellung des Benehmens zwischen der zuständigen Landesbehörde und dem Aufgabenträger im Sinne des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes soll es ermöglichen, das Carsharing verkehrsplanerisch in den sog. Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (einschl. Taxiverkehr), Rad- und Fußverkehr zu integrieren. Zu denken ist bei der Auswahl geeigneter Standorte insbesondere an solche in der Nähe von Bahnhöfen des Fernverkehrs oder zentralen Umsteigebahnhöfen des Nahverkehrs, die sich für die Bereithaltung zusätzlicher Angebote zum Carsharing oder auch zum Fahrradverleih eignen.

Bei der Auswahl des Ortes müssen die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des gemeingebräuchlichen Verkehrs gewahrt sein. Eine begrenzte Einschränkung des ruhenden Verkehrs durch die Einräumung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasierte Carsharinganbieter auf Parkflächen innerhalb der Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen ist jedoch hinzunehmen und im Sinne des Gesetzes.

Dabei ist hervorzuheben, dass zwar nicht nur stationsbasierte Angebote, diese aber in besonderer Weise, in der Lage sind, als Ergänzung des Umweltverbunds zu dienen, denn diese können län-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

gerfristig für einen bestimmten Ort vorausgebucht werden und bieten so für die Nutzerinnen und Nutzer die Chance zu einer verlässlichen Mobilitätsplanung, ähnlich dem Fahrplan für Haltestellen im ÖPNV. Für das stationsbasierte Carsharing ist seine Eignung, den Umweltverbund zu ergänzen, nachgewiesen (vgl. etwa die „Pilotstudie zur Modellierung einer Schnittstelle zwischen ÖPNV und Carsharing“, die von der Universität Kaiserslautern im Auftrag des seinerzeitigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2002 erstellt wurde). Aktuelle Studien kommen daneben zu dem Ergebnis, dass Carsharing grundsätzlich zur Emissionsminderung, zur Flächenentlastung und zur multimodalen Verkehrsmittelwahl beiträgt (vgl. Ergebnisse WiMobil, DLR et. al. 2015). Bei der Auswahl geeigneter Standorte und der Integration des Carsharing in den sogenannten Umweltverbund ist das Taxigewerbe, etwa in Form von klassischen Taxiständen insbesondere in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV, Bus- oder Bahnhöfen, angemessen zu berücksichtigen. Eine Förderung des Carsharing an solchen Standorten darf nicht zu Lasten des Taxigewerbes gehen.

Das als Voraussetzung für die Anordnung einer Privilegierung außerdem vorgeschriebene diskriminierungsfreie und transparente Auswahlverfahren dient dazu, den oder die am besten geeigneten Anbieter zu finden. Die Gesamtheit der Flächen gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 muss dabei nicht allein einem Anbieter zur Verfügung gestellt werden. Die Sondernutzungserlaubnis für einzelne Stellflächen (Stellplatz) kann indes nur jeweils einem Anbieter gewährt werden. Dabei können sich sowohl Anbieter mit einem stationsbasierten Modell als auch stationsunabhängige Anbieter bewerben, die bereit sind, im entsprechenden Umfang auch stationsbasierte Leistungen bereitzuhalten. Das Verfahren muss so gestaltet sein, dass in regelmäßigen zeitlichen Abständen auch neue Anbieter eine Chance auf eine Privilegierung ihrer Fahrzeuge haben. Die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis darf daher fünf Jahre nicht überschreiten. Sofern eine Fläche nach Ablauf von fünf Jahren weiterhin für stationsbasiertes Carsharing zur Verfügung gestellt werden soll, ist entweder eine Verlängerung oder Neuerteilung der Erlaubnis zur Sondernutzung notwendig. Als Grundlage hierfür ist wiederum ein Verfahren gemäß § 5 Absatz 2 Satz 1 CsgG durchzuführen.

Ausdrücklich kann ein Interessenbekundungsverfahren Teil des Auswahlverfahrens sein, um zuvor den bestehenden Markt zu ermitteln. Sofern daraufhin nur ein Anbieter zur Auswahl steht bzw. eine bestimmte Anzahl von Anbietern, die sämtlich eine Sondernutzungserlaubnis erhalten sollen, kann damit der Auswahlprozess für die zuständigen Behörden vereinfacht werden.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die Auswahlkriterien wie die Vernetzung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und die Elektromobilität tragen der umweltpolitischen Ausrichtung des Gesetzentwurfs Rechnung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit werden in § 5 Absatz 4 zudem ermächtigt, gemeinsam durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Mindestanforderungen an die von den Carsharinganbietern im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung festzulegen und an den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Bis zum Inkrafttreten der Rechtsverordnung nach Satz 1 ergeben sich die Kriterien für die Eignung von Carsharinganbietern aus der Anlage zu diesem Gesetz.

Sofern in einem Gemeindegebiet sowohl stationsbasierte als auch stationsunabhängige Carsharingangebote bestehen, soll bei der Auswahl der Flächen ein ausgewogenes Verhältnis beider Angebotsformen berücksichtigt werden.

Die Fristenregelung sowie die Regelung über die Abwicklung über eine einheitliche Stelle gemäß §§ 71a bis e Verwaltungsverfahrensgesetz in § 5 Absatz 6 dient der Umsetzung von Artikel 6 und Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12.12.2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (EU-Dienstleistungsrichtlinie; Abl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36 – 38). Durch die Möglichkeit der Abwicklung des Auswahlverfahrens über eine einheitliche Stelle werden dem Antragssteller eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Verfahren und zugleich eine elektronische Verfahrensabwicklung ermöglicht. Das Verfahren über eine einheitliche Stelle gemäß §§ 71a – e VwVfG wurde in Umsetzung der EU-Dienstleistungsrichtlinie durch das 4. VwVfÄndG neu eingeführt, das am 18.12.2008 in Kraft getreten ist. Die einheitliche Stelle nimmt Anzeigen, Anträge, Willenserklärungen und Unterlagen entgegen und leitet sie unverzüglich an die zuständigen Behörden weiter.

Absatz 8

§ 5 Absatz 8 ermöglicht im Rahmen der durch die zuständige Landesbehörde erteilten Sondernutzungserlaubnis eine wirksame Sicherung der eingeräumten Bevorrechtigung durch und auf Kosten des Sondernutzungsberechtigten.

Absatz 9

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Durch den Verweis in § 5 Absatz 9 auf Teile des § 8 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) finden die Regelungen zur Sondernutzung auf Bundesfernstraßen Anwendung. Für die Sondernutzung im Sinne des § 5 Absatz 2 dieses Gesetzes können zudem Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Diese stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im Übrigen dem Bund als Träger der Straßenbaulast zu. Die Landesregierungen werden ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden. Die Gemeinden können die Gebühren durch Satzung regeln, soweit ihnen die Sondernutzungsgebühren zustehen. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. Auch ist Artikel 107 f. AEUV zu berücksichtigen, wobei § 5 nach derzeitiger Einschätzung keine selektive Regelung enthält.

Zu § 6

Zweck der Evaluation dieses Gesetzes nach einem Zeitraum von fünf Jahren ist es u. a., die Auswirkungen des Gesetzes zu analysieren (wie z. B. die Veränderung der Parkraumsituationen vor Ort, Entlastungseffekte durch ersetzende Wirkung privater Kfz, Gefahr durch Bequemlichkeitsverkehre oder sog. Kannibalisierungseffekte gegenüber dem ÖPNV, Verknüpfungseffekte mit dem ÖPNV, bundesweite Anwendung) sowie insbesondere Erkenntnisse über weitere Angebotsformen, aktuelle Marktentwicklungen sowie zu nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Entlastungswirkungen des Carsharing zu gewinnen, um u. a. eine Grundlage für eine möglichen Fortschreibung der Begriffsbestimmungen nach § 2 sowie der Auswahlkriterien nach § 5 Absatz 3 und 4 zu erhalten.

Die Feststellung, ob und inwiefern eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Carsharinggesetzes auf weitere ökologisch sinnvolle und innovative Angebotsformen des Carsharing sinnvoll und zweckmäßig erscheint (wie z. B. „Peer-to-Peer-Plattformen“/ privates Carsharing) wird ebenfalls ein Aspekt der Evaluierung sein. Da sich die entsprechenden Angebotsformen derzeit sehr dynamisch entwickeln, sollen in die Bewertung sowohl aktuelle Marktentwicklungen als auch wissenschaftliche Grundlagen zu den Entlastungswirkungen des gesamten Carsharing-Spektrums einfließen. Auf dieser Grundlage wird dann erneut geprüft werden, ob die Einbeziehung weiterer Carsharing-Angebotsformen in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes zweckmäßig erscheint. Gleichzeitig soll mit der Evaluation eine Feststellung dahingehend ermöglicht werden, ob die Mindestanforderungen an die von den Carsharinganbietern im Rahmen der Sondernutzung zu

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

erbringende Leistung noch dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und von der Möglichkeit zur Anpassung der Anforderungen gemäß § 5 Absatz 4 Gebrauch zu machen ist.

Zu § 7

Absatz 1

§ 7 Absatz 1 regelt, dass das Gesetz am 01.09.2017 in Kraft tritt. Damit bleibt genug Zeit für eine Notifizierung bei der Europäischen Union und für die notwendigen Vorbereitungen in den Ländern zur Umsetzung der Bevorrechtigungen.

Absatz 2

Nach § 7 Absatz 2 treten die Ermächtigungsgrundlagen für Rechtsverordnungen, die in diesem Gesetz enthalten sind, bereits am Tag nach der Verkündigung in Kraft. Damit wird sichergestellt, dass auch die notwendigen Verordnungen und Änderungsverordnungen rechtzeitig verabschiedet werden können und gemeinsam mit dem Gesetz nach europarechtlichen Vorgaben notifiziert werden können.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (NKR-Nr. 3733, BMVI)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	2,2 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	40.000 Euro
Weitere Kosten:	Den Ländern wird mit diesem Gesetz eingeräumt, eine Rechtsverordnung zu erlassen, die es ihnen ermöglicht, Gebühren für die Stellplätze zu erheben bzw. für bereits bestehende Parkplätze zu ermäßigen oder gar zu erlassen. Es kann jedoch keine Aussage darüber getroffen werden, wie viele Kommunen von diesem Recht tatsächlich Gebrauch machen werden und in welcher Höhe die Gebühren veranschlagt werden.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand: Länder Einmaliger Erfüllungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand:	 95.450 Euro 3 Mio. Euro 630.000 Euro
‚One in one out'-Regelung	Der jährliche Erfüllungsaufwand im Sinne der 'One in one out'-Regelung der Bundesregierung stellt ein ‚In' von 40.000 Euro dar. Die Kompensation erfolgt außerhalb dieses Regelungsvorhabens durch die Änderung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und die Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.
Evaluierung	Das Bundesverkehrsministerium wird gemeinsam mit dem Bundesumwelt- sowie dem Bundeswirtschaftsministerium das Gesetz bis zum 1. Juli 2021 evaluieren (§ 6 Carsharinggesetz)
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Gegenwärtig gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen für eine Parkbevorrechtigung und Parkgebührenbefreiung oder –erleichterung für das Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum. Dies soll mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erreicht werden. Im Wesentlichen soll es Kommunen ermöglicht werden, Anbietern von stationsgebundenen und stationsunabhängigen Carsharingfahrzeugen entsprechend gekennzeichnete Parkflächen für die alleinige Nutzung zur Verfügung zu stellen und darüber hinaus Parkgebühren ermäßigen oder gar erlassen zu können. Für das stationsgebundene Carsharing sollen des Weiteren Abhol- und Rückgabeflächen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen zu Verfügung gestellt werden können. Diese Plätze sollen mittels eines Vergabeverfahrens vergeben werden und die Sondernutzung für 5 Jahre befristet sein. Darüber hinaus wird durch den Entwurf näher bestimmt, welche Kraftfahrzeuge der jeweiligen Unternehmen förderfähig sind. Dies sind im Wesentlichen Fahrzeuge stationsgebundener Anbieter. Das heißt, das Fahrzeug kann nicht beliebig abgestellt werden sondern

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

ist von einem festen Standort (derzeit privater Parkraum) abzuholen und dorthin auch wieder zurückzubringen. Standortunabhängige Anbieter, wie z.B. Car2Go fallen nur unter die Definition, sofern sie ebenfalls stationsgebundenes Carsharing anbieten. Klassische Autovermietungsmodelle fallen u.a. nicht darunter, da diese üblicherweise keine Rahmenbedingungen mit dem Nutzer vereinbaren (künftig Voraussetzung für die Bevorrechtigung), aber auch wegen des fehlenden Umweltaspekts (Tarife mit unbegrenzter Zahl an Kilometern).

Den Erfahrungen zufolge haben die Länder und Kommunen ein großes Interesse an der Einräumung solcher Bevorrechtigungen.

II.1 Erfüllungsaufwand

Für Bundesstraßen liegt die Gesetzgebungskompetenz beim Bund. Die übrigen Straßen unterliegen der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder. Daher können auch nur in den jeweiligen Kompetenzen entsprechende Regelungen getroffen werden. Mit dem vorliegenden Gesetz werden daher zunächst nur Regelungen zur Sondernutzung an Bundesstraßen getroffen. Den Ländern obliegt es dann, entsprechende Regelungen für in ihrer Hoheit liegende Straßen zu treffen. Der Bund hat in Abstimmung mit den Ländern soweit möglich die Regelungen für die Vergabe so gestaltet, dass die Länder diese Regelungen in gleicher Weise übernehmen und somit ein bundeseinheitliches Vergabeverfahren angeboten werden kann. Inwieweit die Länder dem folgen, liegt in deren Entscheidung.

Fallzahlen:

Laut Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) gibt es derzeit in 284 Städten und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern ein stationsgebundenes Carsharingangebot. Städte und Gemeinden mit einer Einwohnerzahl unter 20.000 werden nicht berücksichtig, da davon ausgegangen werden kann, dass hier ausreichend „freie“ Parkplätze vorhanden sind. Derzeit sind 150 Unternehmen, die stationsgebundenes Carsharing anbieten, mit insgesamt 8.800 Fahrzeugen in diesen Städten und Gemeinden tätig (Quelle bcs). Anhand von Studien und der Befragung des bcs wird angenommen, dass die Anzahl der Stationen und stationsgebundenen Fahrzeuge in den vergangenen 6 Jahren um rund 15 Prozent gestiegen sind. Prognostisch wird von einem Wachstum bis 2020 in gleicher Höhe ausgegangen (Evaluationszeitraum). Ausgehend von 8.800 Fahrzeugen derzeit, wären das bis 2020 rund 1.900 Fahrzeuge. Pro Station geht man von 3 Stellflächen im Durchschnitt aus, daher werden für die Schätzung 640 Stationen zugrunde gelegt. Wie beschrieben, kann der **Bund** jedoch **nur Regelungen in seiner Gesetzgebungskompetenz**

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

treffen. Somit wird im Nachfolgenden **ausschließlich** der **Aufwand für die Vergabe von Stellflächen in Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen dargestellt** (2 Prozent vom gesamten Straßennetz der 284 Städte und Gemeinden).

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft

Für Carsharing-Anbieter besteht künftig die Option, sich für Stationen oder Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum zu bewerben. Wollen die Unternehmen von der Bevollmächtigung profitieren, entsteht ihnen wie folgt Aufwand:

Um sich für öffentliche Verkehrsflächen zu bewerben, müssen sich stationsgebundene Carsharing-Anbieter mit dem Vergabeverfahren (diskriminierungsfreie und transparente Auswahlverfahren zur Vergabe von Stellflächen) vertraut machen. Dies erfolgt im Wesentlichen durch Mitarbeiterschulungen. Darüber hinaus müssen Anpassungen in den Prozessabläufen vorgenommen werden. Für die Schulung werden 4 Stunden für 4 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen je Unternehmen (150 derzeit in Deutschland) und ein hohes Qualifikationsniveau (49,60 Euro/h) angenommen. Für die Prozessanpassungen werden für insgesamt 7 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rund 5 Tage und ebenfalls ein hohes Qualifikationsniveau angesetzt. Für die 150 Unternehmen entsteht daher ein einmaliger Umstellungsaufwand für die Schulungen (rund 119.000 Euro) und für die Prozessanpassungen (rund 2,08 Mio. Euro) von insgesamt rund 2,2 Mio. Euro.

Jährlicher Erfüllungsaufwand entsteht zum einen aufgrund der Schulungs- und Prozessanpassungen für neu hinzukommende Anbieter und zum anderen aufgrund des neuen Vergabeverfahrens für öffentliche Stellflächen.

Es wird angenommen, dass sich pro Jahr 3 neue Anbieter für die Nutzung öffentlicher Stellflächen bewerben und sich daher mit der Regelung vertraut machen müssen. Analog zur Darstellung des einmaligen Erfüllungsaufwandes, ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 44.000 Euro (2.400 Euro Schulung, 41.600 Euro Prozessumstellung).

Darüber hinaus entstehen Kosten im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren für Stellflächen und Stationen. Die Aufwandsermittlung kann nur geschätzt werden, da das Verfahren gemeinsam mit den Ländern durch Rechtsverordnung noch näher bestimmt werden kann. Grundsätzlich ist ein entsprechender Antrag zu stellen und Unterlagen beizubringen, die die Eignungskriterien für die Bevorrechtigung nachweisen. Ein befragter Carsharing-Anbieter geht von rund einer Arbeitswoche (3.000 Minuten = 50 Stunden) Zeitaufwand je Auswahlverfahren aus. Unter der An-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

nahme, dass rechnerisch 12,8 Stationen (2 Prozent von 640) pro Jahr neu in Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen vergeben werden, ergibt sich ein jährlicher Erfüllungswand von rund 32.000 Euro (12,8 x 50h x 49,60 Euro/h). Demgegenüber stehen die wegfallenden Kosten für eine privat angemietet Stellfläche (im Durchschnitt 80 Euro je Monat; derzeit 97-98 Prozent im Deutschland) von insgesamt -36.000 Euro (12,8 Stationen x 3 Stellplätze x 80 Euro x 12 Monate).

Weitere Kosten:

Den Ländern wird mit diesem Gesetz die Möglichkeit eingeräumt, eine Rechtsverordnung zu erlassen, die es ihnen ermöglicht, Gebühren für die Stellplätze zu erheben bzw. für bereits bestehende Parkplätze zu ermäßigen oder gar zu erlassen. Es kann jedoch keine Aussage darüber getroffen werden, wie viele Kommunen von diesem Recht tatsächlich Gebrauch machen werden und in welcher Höhe die Gebühren veranschlagt werden.

Verwaltung (Bund; Länder und Kommunen)

Länder und Kommunen

Analog zu der Darstellung des Erfüllungsaufwandes der Wirtschaft entsteht auch für die Verwaltung der Länder und Kommunen ein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Schulung der Mitarbeiter und die Prozessanpassung aufgrund der Vergabe von Stellflächen im wettbewerblichen Verfahren. Darüber hinaus entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand für die Vergabe von Stellflächen an hinzukommende Carsharinganbieter sowie Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand für hinzukommende Städte und Gemeinden, die bisher keine Erfahrung mit Carsharingangeboten haben. Als Grundlage für die Ermittlung des einmaligen Erfüllungsaufwandes wurden zwei Behörden befragt, deren Angaben aufgrund ihrer Größe und Struktur erheblich variieren. Unter Annahme des Mittelwertes müssen mindestens drei Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter je Behörde à 4 Tage geschult werden. Für die Prozessanpassung wird ein Zeitaufwand von rund 5 Tagen für drei Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter geschätzt. Bei insgesamt 284 Behörden (derzeit 284 Städte und Gemeinden mit einer Einwohnerzahl mit mehr als 20.000 Einwohnern und stationsgebundenem Carsharingangebot) ergibt dies insgesamt einen einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 3 Mio. Euro (49,45 Euro/h x 72h x 3 x 284).

Für die Behörden kommt zu der Bearbeitung des Vergabeverfahrens noch die Vertragsüberwachung hinzu. Nach Auskunft von zwei Straßenbaubehörden wird von einem Gesamtzeitaufwand von rund 18 Werktagen (9.000 Minuten = 150 Stunden) ausgegangen. Bei rechnerisch 12,8 Sta-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

tionen ergibt das einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 95.000 Euro (150h x 49,45 Euro/h x 12,8).

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Darüber hinaus erfolgt die Kennzeichnung von Carsharingstationen künftig mit einem einheitlichen Zusatzzeichen. Für die Bearbeitung des Zusatzzeichens werden rund 3 Stunden veranschlagt (3 x 33,05 Euro/h x 12,8). Die Sachkosten belaufen sich auf 100 Euro je Zeichen. Bei angenommenen 12,8 Stationen, die pro Jahr vergeben werden, entsteht daher ein Gesamtaufwand von 2.600 Euro.

Jährlicher Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand entsteht für Städte und Gemeinden, die künftig erstmalig ein stationsgebundenes Carsharingangebot aufweisen. Der Bundesverband CarSharing e.V. schätzt ein Wachstum von 50 Städten und Gemeinden, die pro Jahr hinzukommen. Insgesamt entsteht dadurch ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 530.000 Euro.

II.2 ‚One in one out'-Regelung

Der jährliche Erfüllungsaufwand im Sinne der 'One in one out'-Regelung der Bundesregierung stellt ein ‚In' von 40.000 Euro dar. Die Kompensation erfolgt außerhalb dieses Regelungsvorhabens durch die Änderung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und die Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

II.3 Evaluierung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bis zum 1. Juli 2021 evaluieren. Im Fokus stehen dabei die Auswirkungen wie:

- Veränderung der Parkraumsituation vor Ort,
- Entlastungseffekte durch ersetzende Wirkung privater Kfz,
- Gefahren z.B. durch Bequemlichkeitsverkehr,
- Verknüpfungseffekte mit dem Öffentlichen Personen-Nah-Verkehr,
- Erkenntnisse über weitere Angebotsformen,
- Aktuelle Marktentwicklungen sowie
- Nachhaltige umwelt- und klimafreundliche Entlastungswirkungen durch Carsharing.

Die Evaluierung soll u.a. als eine Grundlage für eine mögliche Fortschreibung der Begriffsbestimmungen sowie der Auswahlkriterien dienen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Das Ressort hat die Auswirkungen und deren Herleitung nachvollziehbar und plausibel dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 3

Stellungnahme
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

   a) Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung mit der Vorlage des Entwurfs eines Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing der bereits 2009 (BR-Drucksache 153/09 (Beschluss)) und 2013 (BR-Drucksache 553/13 (Beschluss)) artikulierten Bitte des Bundesrates nach einer bundeseinheitlichen Regelung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum nachkommt, damit die Potenziale des Carsharing zu einer Parkraum-, Verkehrs- und Umweltentlastung in den Städten besser erschlossen werden können.

   b) Der Bundesrat teilt die Meinung der Bundesregierung, dass Carsharing zu einer schnelleren Marktdurchdringung alternativer Kfz-Antriebstechnologien (z. B. Elektroautos, Hybrid- und Gasfahrzeuge) und damit zum Klimaschutz und zur Lösung der in vielen Städten virulenten Probleme mit der Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid beitragen kann. Der Bundesrat unterstützt deshalb grundsätzlich die im Gesetzentwurf in § 5 Absatz 4 formulierte Maßgabe, dass die von Carsharing-Anbietern angebotenen Leistungen zu einer Minderung straßenverkehrsbedingter Luftschadstoff- und Klimagasemissionen führen müssen, in dem vorwiegend Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antriebstechniken, insbesondere solche mit Elektroantrieb, eingesetzt werden.

2. Zu § 2 Nummer 2 CsgG

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie gewährleistet werden kann, dass auch mitgliedschaftlich organisierte Unternehmensformen wie Vereine oder Genossenschaften als Carsharinganbieter im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfs in Betracht kommen.

   Begründung:

   Gemäß § 2 Nummer 2 CsgG-E können Unternehmen unabhängig von ihrer Rechtsform Carsharinganbieter im Sinne des Gesetzes sein. Dies umfasst grundsätzlich auch Vereine und Genossenschaften. Der Gesetzeswortlaut, wonach das Angebot einer "unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern" offenstehen muss, wirft allerdings die Frage auf, ob diese Voraussetzung bei mitgliedschaftlich organisierten Carsharing-Modellen erfüllt ist. Hinzu kommt, dass auch die Gesetzesbegründung insoweit Unklarheit schafft, wenn nach ihr Vereine erfasst sein sollen, soweit sie im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung Carsharing betreiben und Genossenschaften, soweit diese mit dem jeweiligen Carsharingangebot erwerbswirtschaftlich tätig sind.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Da Unternehmen mit mitgliedschaftlicher Struktur vorrangig im Interesse ihrer Mitglieder handeln und somit die Zielsetzungen der Regelungen besonders nachhaltig und unter Wahrung eines hohen Verbraucherschutzniveaus erfüllen können, dürfen sie vom Anwendungsbereich des Carsharinggesetzes nicht ausgenommen werden. Dies gilt nicht zuletzt auch mit Blick auf Standorte, die für gewinnorientierte Unternehmen weniger attraktiv sein mögen und bei denen mitgliedschaftlich organisierte Carsharing-Modelle den Bedarf decken.

Wenn alle übrigen Anforderungen des Gesetzes erfüllt sind, ist eine missbräuchliche Ausnutzung der Bevorrechtigung nicht zu erwarten.

Daher ist eine Klarstellung geboten, dass mitgliedschaftlich organisierte Carsharing-Modelle ebenfalls berücksichtigt werden können.

3. Zu § 5 Absatz 6 Satz 4 CsgG

In § 5 Absatz 6 Satz 4 ist nach dem Wort "allen" das Wort "teilnehmenden" einzufügen.

Begründung:

Die in § 5 Absatz 6 Satz 4 Carsharinggesetz getroffene Regelung soll sicherstellen, dass alle am Auswahlverfahren beteiligten Carsharinganbieter über die Verlängerung der Frist für die Erteilung (Satz 1) informiert sind.

Die aktuelle Formulierung zwingt die Behörde dazu, die Mitteilung an alle Anbieter zu richten. Mangels anderweitiger Klarstellung (insbesondere in der Gesetzesbegründung) ist für den Anbieterbegriff auf § 2 Nummer 2 des Gesetzes zu rekurrieren. Damit verbleibt keinerlei Begrenzung für den Kreis der zu informierenden Anbieter, was zu einer unzumutbaren Verpflichtung für die Behörde führt.

Die Regelung muss daher nur auf Anbieter bezogen werden, die sich am jeweils konkreten Verfahren für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis beteiligt haben.

4. Zur Anlage Teil 1 Nummer 1.2

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob der in Teil 1 Nummer 1.2 der Anlage geregelte Mindestleistungsumfang um ein Kriterium ergänzt werden sollte, wonach Carsharinganbieter die Nutzung ihrer Dienstleistungen und Fahrzeuge nicht davon abhängig machen dürfen, dass die Kunden in die Erhebung, Verarbeitung, Verwertung oder Übermittlung von personenbezogenen Daten einwilligen, die für die Durchführung des jeweiligen Mietvertrags bzw. der Rahmenvereinbarung nicht zwingend erforderlich sind (Koppelungsverbot).

Begründung:

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die Nutzung von Carsharingangeboten kann mit der Preisgabe einer großen Menge an Daten verbunden sein, insbesondere einer Verknüpfung persönlicher Daten mit verhaltensbezogenen Daten (Bewegungsmustern o. ä.). Das Auswahlverfahren für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis sollte daher auch dazu genutzt werden, im Rahmen des Mindestleistungsumfangs ein hohes Datenschutzniveau für die Kunden zu gewährleisten und entsprechend dem in Artikel 7 Absatz 4 der EU-Datenschutz-Grundverordnung angelegten Koppelungsverbot nur solche Anbieter zu begünstigen, die den Kunden die freie Wahl lassen, ob ihre Daten über das für die Vertragsdurchführung Erforderliche hinaus genutzt werden. Die Überprüfung durch die zuständige Behörde könnte ohne weiteren Aufwand etwa durch Vorlage der entsprechenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen bzw. der Datenschutzbestimmungen erfolgen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 4

Gegenäußerung

der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme wie folgt:

Zu Nummer 1 Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung begrüßt die Unterstützung des Bundesrates zu dem vorgelegten Gesetzentwurf.

Zu Nummer 2 Zu § 2 Nummer 2 CsgG

Die Bundesregierung hat bei der Definition des § 2 CsgG durch den Wortlaut „unabhängig ihrer Rechtsform“ bereits mitgliedschaftlich organisierte Carsharing-Modelle berücksichtigt. In der Gesetzesbegründung wird zusätzlich explizit auf Vereine und Genossenschaften Bezug genommen. Auf das Kriterium der unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern kann im Interesse der Vermeidung einer missbräuchlichen Anwendung nicht verzichtet werden. Mit dem Erfordernis einer unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern wird das private Carsharing ausgeschlossen, bei dem Fahrzeuge insbesondere innerhalb einer Familie oder zwischen mehreren Familien geteilt werden, weil dort die Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer beschränkt ist. Die Hereinnahme solcher Formen des Carsharing in die Definition begegnet wegen der mutmaßlich hohen Missbrauchsanfälligkeit erheblichen Bedenken. Die Evaluation des Gesetzes gemäß § 6 des Entwurfs wird allerdings nach fünf Jahren Erkenntnisse über Angebotsformen und Marktentwicklungen im Hinblick auf eine mögliche Fortschreibung des Begriffes Carsharing unter § 2 CsgG analysieren und auswerten. Auf dieser Grundlage wird dann erneut geprüft werden, ob die Einbeziehung weiterer Carsharing-Angebotsformen in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes zweckmäßig erscheint.

Die Bundesregierung wird jedoch prüfen, ob darüber hinaus eine Klarstellung geboten ist, die den Gesichtspunkten des Bundesrates noch besser Rechnung trägt. Änderungen im Erfüllungsaufwand ergeben sich dadurch nicht.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu Nummer 3 Zu § 5 Absatz 6 Satz 4 CsgG

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Er dient der Klarstellung und führt daher zu keinen Änderungen im Erfüllungsaufwand. Eine Verlängerung der Frist für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis muss demnach nur den Anbietern mitgeteilt werden, die sich am jeweils konkreten Verfahren für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis beteiligt haben.

Zu Nummer 4 Zur Anlage Teil 1 Nummer 1.2

Der Vorschlag wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren geprüft.

Die Bundesregierung wird insbesondere prüfen, ob die datenschutzrechtliche Vorgabe eines Kopplungsverbots zu Teil 1, Ziffer 1.2 der Anlage im Verhältnis des Carsharinganbieters zu seinen Kunden eine Frage der Einräumung des Sondernutzungsrechts ist und damit in § 5 CsgG zu verorten wäre oder diese Frage nicht bereits allgemein über das Zivil- bzw. Datenschutzrecht geregelt ist bzw. zu regeln wäre.

Änderungen im Erfüllungsaufwand ergeben sich dadurch nicht.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.